



La bicicleta cumple 200 años y Alemania está de fiesta

EFE | Alemania celebra, con exposiciones en diversos sitios del país, los 200 años de la invención de la bicicleta por parte del barón Karl von Drais que respondió con la nueva máquina a diversas crisis de la época.

La principal exposición está en Mannheim (suroeste de Alemania), «2 ruedas-200 años. El barón de Drais y la invención de la bicicleta», y se abre con un retrato de Drais como un adelantado a su tiempo que, sin embargo, no pudo sacar provecho económico de su invento.

Drais murió en 1851, empobrecido y lleno de enemigos por su apoyo a movimientos revolucionarios liberales que lo llevó incluso a renunciar a su título nobiliario.

«La idea principal del invento surgió del patinaje en el hielo», dijo Drais en una frase que recoge la exposición y que se dice que es prácticamente la única que da pistas sobre las reflexiones de tipo técnico que hizo antes de su invento.

El artefacto producido por Rais se parecía, en esencia, a las bicicletas actuales aunque le faltaba un elemento fundamental que son los pedales.

Curiosamente, en las últimas décadas se ha recuperado el modelo de la bicicleta sin pedales para niños, en la que se aprende a mantener el equilibrio más fácilmente que con las tradicionales dos rueditas traseras.

En todo caso, la bicicleta de Drais se movía en la medida en que el ciclista la impulsaba alternativamente con los dos pies, como si estuviera corriendo.

El primer viaje público lo realizó el propio Drais el 12 de junio desde Mannheim a un pueblo vecino.

El trayecto, de ida y regreso, era de unos 14 kilómetros y Drais lo recorrió en menos de una hora con lo que tuvo una velocidad promedio de cerca de 15 kilómetros por hora, con lo que mejoraba los registros de los coches de caballos del correo de la época.

Un año después, Drais haría el primer viaje en bicicleta de larga duración, entre Mannheim y París -cerca de 450 kilómetros- para presentar su invento en la capital francesa.

El invento venía en un buen momento porque a comienzos del siglo XIX había un problema con los precios de la avena, debido a malas cosechas, que había encarecido la alimentación de los caballos.

La situación se agravó con la erupción del Tambora, situado en lo que hoy es Indonesia, que tuvo repercusiones climáticas globales, con heladas que afectaron las cosechas en todo el mundo.

Por del Tambora, 1816 fue llamado incluso el año sin verano, y hubo hambrunas en todo el mundo. Cuando la catástrofe se atenuó, mucha gente se había comido sus caballos.

Los caballos eran el medio de transporte clave de la época y aunque desde décadas antes se había empezado a experimentar con vehículos a vapor estos eran demasiado costosos y demasiado pesados y no eran aptos para la vida diaria y para el transporte de cargas pequeñas.

En esas circunstancias, el invento de Drais se expandió relativamente rápido. Una

prueba de lo anterior es que en varias ciudades -en Mannheim en 1817, en París en 1818 y en Londres, Nueva York, Filadelfia y Calcuta en 1819- se prohibió expresamente transitar en bicicleta por las aceras.

Sin embargo -y pese a que Drais había patentado su invento en París- eran plagios que no le reportaron beneficio económico alguno al inventor.

El auge duró una década hasta que, después de la normalización de las cosechas aumentó otra vez el número de caballos. Después el invento de Drais cayó durante décadas en el olvido.

En 1867 Pierre Michaux presentó, en la exposición universal de París, una bicicleta con pedales que causó euforia y desató el segundo auge del invento que Drais ya no pudo ver.

Este año, el gobierno alemán -con motivo del segundo centenario de la invención de la bicicleta- destinará 25 millones de euros a la construcción de ciclovías rápidas. Al Club Alemán de la Bicicleta (ADFC) le parece demasiado poco y cree que se necesitan 250 millones.